

6 道路行政が目指すべき成果を表す指標一覧

政策テーマ	指標 ^{注1}	H14実績	H17実績	H18目標・見込	H19目標	参照ページ	
供用中道路の機能を維持する	橋梁の予防保全率	86%	90%	96%	概ね100%	-	
	1) 道路構造物保全率	橋梁	86%	85%	91%	93%	-
		舗装	91%	94%	H14の水準(91%)を維持		
供用中道路の安全・安心を確保する	2) 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%	73%	74%	76%	-	
	3) 防災上課題のある市街地の割合	37%	34.6%	33%	32%	-	
	4) 道路交通における死傷事故率	118.4件/徳台キロ	119.5件/徳台キロ (暫定値)	110件/徳台キロ	108件/徳台キロ	P.14	
	5) 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	17%	約39% (暫定値)	42%	約5割	P.18	
道路交通を円滑化する	6) 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	約35.1億人時間/年 (H14比8%削減)	1年前倒しで約1割削減	約1割削減	P.9	
	7) 路上工事時間 ^{注2}	201時間/km・年	126時間/km・年 (H14比37%削減)	H19目標 121時間/km・年 (H14比4割削減)		P.10	
	8) ETC利用率 ^{注3}	全国	5%	H18春 65%	H19春 75%	H19春の水準より更なる向上を図る	P.10
		首都高速	6%	H18春 73%	H19春 90%		
		阪神高速	3%	H18春 65%	H19春 90%		
	9) 踏切遮断による損失時間	136.6万人・時間/日 (但し、平成16年度実績)	H21までに130.0万人・時間/日 〔速効対策により約1,100箇所をH22までに対策 抜本対策により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップ〕			-	
	10) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72%	74%	76%	77%	-	
	11) 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	65%	67%	68%	-	
12) 路線番号の認識できる交差点の割合	-	65%	78%	90%	-		
都市と地域を活性化する	13) 規格の高い道路を使う割合	13%	14%	15%	15%	-	
	14) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	66%	67%	68%	P.6	
	15) 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	約11% (暫定値)	約13%	約15%	P.18	
環境を保全する	16) CO ₂ 排出削減量 ^{注4}	262 百万t-CO ₂ /年	運輸部門におけるCO ₂ 排出量を H22までにH17時点より約8百万t-CO ₂ /年削減			P.16	
	17) 夜間騒音要請限度達成率	61%	71%	72%	72%	P.17	
	18) NO ₂ 環境目標達成率 ^{注5} (濃度値)	-	74%	85%	約9割	P.17	
SPM環境目標達成率 ^{注5} (濃度値)		-	95%	100%	100%		
道路行政の進め方を改善する	19) 道路利用者満足度	2.6点	2.86点	2.93点	3.0点	-	
	20) ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	6,192万 アクセス/年	約8,100万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	-	
	21) 道路事業の総合コスト縮減率	-	10.6% 縮減 (H14比・暫定値)	約12% 縮減 (H14比)	15% 縮減 (H14比)	P.25	

平成17年度達成度報告書・平成18年度業績計画書(以下「報告書・計画書」という。)の政策テーマにより分類

<注> 1. ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置付けられたものである

2. 指標7)「路上工事時間」のH18目標は、H16実績がH19目標(約2割削減)を達成したことから社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒し、目標を121時間/km・年(H19目標)として再設定した。なお、社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の縮減率【235時間/km・年(H14) 約2割削減(H19)】」としているが、指標7)「路上工事時間」は、道路補修工事(道路維持・修繕工事等)、占用企業工事(電気・ガス・水道工事等)以外で計上されていた道路の一時使用等の時間を除外して記載している

3. 指標8)「ETC利用率」のH18目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒し、目標を75%(H19春)として再設定した

4. 指標16)「CO₂排出削減量」の目標値には、エコドライブ等の渋滞緩和以外の施策によるCO₂排出削減量が含まれる

5. 指標18)「NO₂・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標であり、「SPM環境目標達成率」の目標は、特に良好であったH16実績を受け、この水準を維持することとしている(平成17年度業績計画書)。なお、社会資本整備重点計画における「NO₂環境基準達成率」は、自動車排出ガス測定局のデータを併せ「【64%(H14) 約8割(H19)】」としている

[指標の定義]

指 標	定 義
橋梁の予防保全率	15m以上の橋梁のうち「予防保全検討橋梁数（鋼製部材の疲労：鋼製橋脚を有する橋梁、RC床版の疲労：RC床版を有する鋼橋、塩害：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応：アルカリ骨材反応と判定された橋梁の合計）に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率
1) 橋梁	直轄国道における15m以上の橋梁のうち、「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合 「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」とは、橋梁定期点検（1回/5年）において、「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階。「予防的修繕」とは、劣化が進行して構造物に大きな損傷を発生させる前に適切な修繕を行うこと。
道路構造物保全率	直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（「MCI」>4.0）の延長の割合 路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸（平坦性）という3つの要因を組み合わせて舗装の評価をする指標。
2) 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	地域の生活の「中心の都市」のうち、隣接する中心都市への道路の「防災・震災対策が完了している」ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合 「地域の中心の都市」とは、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市。「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。
3) 防災上課題のある市街地の割合	人口が集中している市街地のうち、都市基盤が脆弱なため、災害時に道路閉塞等により車両通行が阻害され、緊急活動等に支障をきたすおそれの高い市街地の面積の割合。 「人口が集中している市街地」とは、人口集中地区(DID)のうち人口密度80人/ha以上の地域を指す。
4) 道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数
5) 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	1日あたりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の「主な道路」のバリアフリー化の割合 市町村が交通バリアフリー法（高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路。
6) 道路渋滞による損失時間	「渋滞がない場合の所要時間」と実際の所要時間の差 時間別平均旅行時間のデータについて、データ取得期間を通じた度数分布に基づき、旅行時間の短い方から累積10%にあたる旅行時間。
7) 路上工事時間	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 調査対象道路は、直轄国道全線及び三大都市内の道路（一般国道、主要地方道及び一般府県道）とする。
8) ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
9) 踏切遮断による損失時間	「踏切遮断による待ち時間がある場合」と無い場合の踏切通過に要する時間の差 踏切が遮断されることによる待ち時間と、踏切開放後に踏切を通過するまでに要する所要時間。
10) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートが車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合 「地域の中心の都市」の定義は指標2)と同じ。ただし、指標10)の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。（合計303都市）
11) 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合 「日常生活の中心となる都市」とは、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については対象外とする。（合計345都市）
12) 路線番号の認識できる交差点の割合	都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点のうち、交差道路の路線番号あるいは通称名の付されている案内標識の整備されている交差点の割合
13) 規格の高い道路を使う割合	全道路の「走行台キロ」に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。
14) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な「拠点的な空港・港湾」の割合 「拠点的な空港」とは、第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、「拠点的な港湾」とは、総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾及び特定重要港湾。（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）
15) 市街地の幹線道路の無電柱化率	「市街地」の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。
16) CO ₂ 排出削減量	運輸部門全体におけるCO ₂ 排出削減量
17) 夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、「夜間騒音要請限度」を達成している道路延長の割合 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度（70デシベル）。
18) NO ₂ (SPM)環境目標達成率	自動車NO _x ・PM法対策地域内で、NO ₂ (SPM)について「環境基準」を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合 NO ₂ については濃度の1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下、SPMについては濃度の1時間値の1日平均値の年間2%除外値が0.1mg/m ³ 以下。
19) 道路利用者満足度	「道路利用者満足度調査」における「よく使う道路全般に対する満足度」の値 毎年度、全国の道路利用者を対象に行う調査。
20) ホームページアクセス数	「道路関係ウェブサイト」と携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数の合計 本省、各地方整備局（北海道開発局、沖縄総合事務局を含む）、国道事務所等の整備する道路関係のウェブサイト。
21) 道路事業の総合コスト縮減率	平成14年度の標準的な工事コストに対する工事コストの縮減に加えて、(ア)規格の見直しによるコストの縮減、(イ)事業のスピードアップが図られることによる便益の向上、(ウ)将来の維持管理費の縮減も評価したコスト縮減率